

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Zürich, 19. Juni 2012

Peter Ettler
RA Dr. iur.
ettler@ettlersuter.ch

Ursula Brunner
RA Dr. iur. Dr. h. c.
brunner@ettlersuter.ch

Adrian Suter
RA lic. iur.
suter@ettlersuter.ch

Adrian Strütt
RA Dr. iur.
struett@ettlersuter.ch

Martin Looser
RA
looser@ettlersuter.ch

Isabel Kramer
RA lic. iur.
kramer@ettlersuter.ch

Grüngasse 31
Postfach
8026 Zürich

T + 41 43 377 66 88
F + 41 43 377 66 89
www.ettlersuter.ch
info@ettlersuter.ch

Eingetragen
im Anwaltsregister

Stellungnahme zum Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum rubrizierten Objektblatt erstatte ich namens und im Auftrag (Beilage Vollmacht) des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen (sbfh) innert Frist die Vernehmlassung.

Die Mitgliedgemeinden des sbfh sind von den übermässigen Immissionen aus dem Südanflug (ILS 33) auf diesen Flughafen sowie teilweise von den Südabflügen auf derselben Piste (15) (vor allem Gemeinden Allschwil und Binningen) betroffen. Daher ist der sbfh legitimiert, sich in diesem Verfahren vernehmen zu lassen.

Zu den Festlegungen im Objektblatt nehme ich für den sbfh Stellung wie folgt:

1. Allgemeines

Der sbfh ist besorgt wegen der Umweltfolgen des neuen Objektblatts des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den EuroAirport (EAP). Bedeutend mehr Flüge und folglich mehr Fluglärm, die Beeinträchtigung von Lebens- und Wohnqualität und Bauverbote sind im SIL vorprogrammiert. Deshalb lehnt der sbfh das vorliegende Objektblatt ab.

1.1 Nahezu unbegrenzte Wachstumsmöglichkeit des EAP

Das Objektblatt rechnet im Vergleich zu 2010 mit einer Verdoppelung der Flugbewegungen am EAP auf 147`000 pro Jahr. Das bedeutet auch doppelt so viele Südländungen wie bisher. Im Hinblick auf die Marke von 147`000 Bewegungen, und damit auf die ungefähre Kapazitätsgrenze des heute bestehenden Pistensystems, ist im Objektblatt bereits eine zweite Nord-Süd-Piste vorgespurt (vgl. Ziff. 4 unten). Für die Anwohnenden ist dies ein Horrorszenario. Dies zeigt schlaglichtartig, dass die ohnehin nicht griffigen Nachhaltigkeitsdeklarationen im Objektblatt (vgl. Ziff. 2 unten) ein grünes Mäntelchen sind, welches die vom UVEK eingeschlagene Strategie des unbegrenzten Wachstums kaschieren soll.

1.2 Umweltverträglichkeit prüfen

Das ESPOO-Abkommen verlangt in Art. 2 Abs. 7, dass „die nach diesem Übereinkommen vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfungen ... zumindest in der Planungsphase der geplanten Tätigkeit vorzunehmen“ sind. Zudem müssen sich die Vertragsparteien bemühen ..., die Grundsätze der Umweltverträglichkeitsprüfung in geeignetem Umfang auf Politiken, Pläne und Programme anzuwenden. Das Objektblatt EAP des SIL entspricht dieser Umschreibung und es hat klarerweise grenzüberschreitende Auswirkungen auch auf französisches Gebiet, weil die Schweiz darin ihre Vorstellungen über die künftige Entwicklung „ihres“ Landesflughafens bekannt gibt. Das Objektblatt geht auch inhaltlich über die seinerzeit von den französischen Behörden vorgenommene UVP für das ILS 33 hinaus, indem es dem EAP den Raum für seine künftige Entwicklung ganz allgemein absteckt, insbesondere mit den Festlegungen zur rein an der Nachfrage orientierten Entwicklung mit den entsprechenden Kapazitätsausweitungen und der Vororientierung über eine Parallelpiste.

Das Objektblatt hätte daher einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen. Diese ist nachzuholen (Antrag 5).

1.3 Die Schweiz gibt das einzige Steuerungsinstrument für den EAP aus der Hand

Wie das Objektblatt auf S. 6 zutreffend festhält, wirken „die andern Festlegungen ... als Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung bzw. an die schweizerischen Behörden für ihre Zusammenarbeit mit den französischen und deut-

schen Behörden in Flughafenangelegenheiten.“ Das Objektblatt ist damit das einzige Steuerungselement, das dem Bund zur Verfügung steht, um die künftige Entwicklung des EAP zu steuern.

Erlässt der Bund wie im Entwurf vorgesehen ein Objektblatt „ohne Biss“, hat er sich von einer aktiven und an der Nachhaltigkeit orientierten Steuerung dieser Entwicklung verabschiedet und begibt sich in das Schlepptau Frankreichs. Er ist damit im Begriff, denselben Fehler zu wiederholen, den er am Flughafen Zürich schon einmal gemacht hat.

Die nachstehenden Anträge bezwecken deshalb – nebst ihrer konsequenten Orientierung an der Nachhaltigkeit und Menschenverträglichkeit – aufzuzeigen, welche Steuerungsinstrumente es braucht, damit ein Umwelt- und Regio Basiliensis-verträglicher EAP seine Funktionen wahrnehmen kann.

2. Nachhaltigkeit und Landesflughafen mit Drehkreuzfunktion

2.1 Zum Begriff der Nachhaltigkeit

„Nachhaltigkeit besteht aus drei Schlüsselfaktoren, nämlich dem Schutz der natürlichen Umwelt, der wirtschaftlichen Effizienz und der gesellschaftlichen Solidarität (Interdepartementaler Ausschuss Rio/IDA Rio, 1995)“ (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, Konzeptionelle Ziele und Vorgaben, Teil IIIB-1).

Soweit es um die Lärmbelastung geht, sind das primäre Schutzobjekt vor allem die Anwohnenden in den mit Lärm belasteten Gebieten. Dabei geht es nicht bloss um den Schutz vor *lästigen* Immissionen, sondern insbesondere um Gesundheitsschutz (Ziff. 7.1 unten). In den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit gedacht geht es daher:

- Um den Schutz der natürlichen Umwelt, deren Teil die Anwohnenden sind.
- Um wirtschaftliche Effizienz. Denn wenn die Infrastrukturpolitik des Bundes Gesundheitsschäden bei den Lärmbetroffenen in Kauf nimmt, die sich statistisch nachgewiesen in Erschöpfungszuständen, Bluthochdruck, Herz-/Kreislaufkrankungen, bis zu einer erhöhten Herzinfarktrate äussern, entstehen hohe volkswirtschaftliche Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden.
- Die Abwälzung der erwähnten gesundheitlichen Sonderlasten auf eine relativ kleine Gruppe von Betroffenen unterhöhlt zudem die gesellschaftliche Solidarität.

Daher *trägt der Flugbetrieb der Nachhaltigkeit nicht Rechnung*. Die gegenteiligen Deklarationen im Objektblatt sind schönfärberisch und untergraben den ohnehin schon überstrapazierten Begriff der Nachhaltigkeit noch weiter (Antrag 3).

Zudem ist es unter *verfassungsrechtlichen Aspekten* mit dem Gebot, gesundheits-schädliche Einwirkungen zu vermeiden (Art. 10 und Art. 74 BV), schlechterdings nicht vereinbar, eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Regio Basiliensis während Schlafens- und Ruhezeiten der Bevölkerung erheblichem Fluglärm auszusetzen, welcher in einem grossen Gebiet die Aufwachselle an Abenden, in Nächten sowie am frühen Morgen mit Flugbetrieb überschreitet.

2.2 Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt, Teil Konzeptionelle Ziele und Vorgaben

Der Sachplan hält in Teil III B1–B7 – 2 zu den Landesflughäfen das Folgende behördenverbindlich fest:

„2. Die Landesflughäfen sind die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems.

- Der Flughafen Zürich soll seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können.
- Die Flughäfen Basel-Mulhouse und Genève sollen sich entsprechend ihrer tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten und entwickeln können.

3. Auf den Landesflughäfen kommt dem Linienverkehr erste Priorität zu.

4. Die Landesflughäfen sollen untereinander zusammenarbeiten und die sich bietenden marktwirtschaftlichen Möglichkeiten für eine sinnvolle Verkehrsteilung nutzen.

5. Die Landesflughäfen sollen eine ihrer Funktion entsprechende leistungsfähige Infrastruktur anbieten. Die erforderlichen Entwicklungsschritte sind rechtzeitig einzuleiten und unter räumlichen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien zu optimieren.“

2.3 Umgang des Objektblattes mit diesen Vorgaben und insbesondere mit der Verkehrsteilung unter den Landesflughäfen

Die Festlegung des Objektblattes zur „Zweckbestimmung“ nimmt diese Vorgaben des konzeptionellen Teils des SIL nur selektiv auf. Die Einschränkung der Drehscheibenfunktion des Flughafens Basel-Mulhouse „auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr“ und die damit einhergehende funktionelle

Abstufung gegenüber dem Flughafen Zürich als „eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs“ werden nicht übernommen. Vielmehr wird verlangt, dass er als Landesflughafen „als Teil des nationalen und internationalen Luftverkehrssystems ... seine trinationale Funktion weiterhin erfüllen und eine entsprechend leistungsfähige Infrastruktur bereit[zu]stellen“ hat. Der Bund verfolgt damit ausserhalb seines sich selbst auferlegten Konzepts ein unbeschränkt nachfrageorientiertes Wachstum, dem keine regionalen Schranken mehr gesetzt sind. Anders als im Objektblattentwurf zum Flughafen Zürich wird das Wachstum auch nicht an die Grundsätze der Nachhaltigkeit gekoppelt (Objektblattentwurf Flughafen Zürich S. 9, Schlussbericht S. 11).

Der sbfb hält fest, dass die vom konzeptionellen Teil des SIL abweichende Umschreibung und Ausdehnung der Funktionen des Flughafens unzulässig ist. Es ist materiell auch *mit der Nachhaltigkeit nicht vereinbar, wichtige, stark verdichtete Siedlungsgebiete im Süden des Flughafens zu Ruhezeiten der Bevölkerung mit Fluglärm zu überziehen.* (Anträge 1 und 2)

Einerseits fehlt die erwähnte regionale Zweckbestimmung. Andererseits wird ausdrücklich festgelegt, dass mit einem direkten Schienenanschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz „die Voraussetzungen für eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden“ sollen. Das geht auch über das Zusammenarbeitsgebot hinaus, welches im konzeptionellen Teil – wie in petit Rz. 4 von Ziff. 2.2 oben wiedergegeben – verankert ist. Offenbar soll der EAP zur Entlastung des Flughafens Zürich beitragen, indem der anfallende Luftverkehr besser auf die Flughäfen verteilt wird. Dies führte zu einer massiven Zunahme der Flugbewegungen mit allen entsprechenden negativen Folgen für die Bevölkerung der Region.

3. Umgang mit strategischen Optionen

3.1 Flugplatzverlegung nach Norden

Eine Nordverlegung um 15 bis 25 km in dünnbesiedeltes Gebiet würde die engere Region Basel weitgehend vom Fluglärm entlasten und die Zahl der einem Absturzrisiko ausgesetzten Personen drastisch senken. Laut EAP-Direktor Rämi käme die Verlegung auf ca. eine halbe Milliarde Euro zu stehen. Würde der EAP in die Nähe der bestehenden Bahnlinie Basel-Mulhouse verlegt, so liessen sich die Kosten für die umstrittene neue Bahnverbindung weitgehend einsparen. Damit würden sich die Verlegungskosten von 500 Millionen auf ca. 250 Millionen reduzieren. Bevor sich die Flüge am EAP laut SIL verdoppeln und die jetzige Pistenanlage 3 ½ km vor den dichtbesie-

delten Wohnquartieren der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land endgültig zementiert wird, lohnt sich die grundsätzliche Überprüfung des heutigen Standortes des EAP.

Eine solche wird aber durch die Vororientierung betreffend eine Parallelpiste und durch die Festlegung des Bahnanschlusses gerade verhindert.

3.2 Ost-West-Piste verlängern

Wenn die Flugbewegungen weiter um jährlich 14 % zunehmen wie im letzten Jahr, so wird die Kapazitätsgrenze von 150`000 Bewegungen auf der jetzigen Nord-Süd-Piste in wenigen Jahren erreicht sein. Dann bleibt nur noch die zweite Nord-Süd-Piste oder als Alternative der Ausbau der bestehenden Ost-West-Piste. Diese würde mit Flügen über kaum besiedeltes Gebiet eine massive Entlastung des südlichen Sektors vom Fluglärm bringen und die zweite Nord-Süd-Piste überflüssig machen. Das negative Resultat einer Studie, die der EAP zur Verlängerung der Ost-West-Piste selbst in Auftrag gegeben hat, darf nicht endgültig sein. Der sbfb fordert deshalb die Überprüfung dieser Pistenverlängerung durch unabhängige Experten.

3.3 Überprüfung der Optionen vor Festsetzung des Objektblattes

Vor Festlegung des SIL sind daher die strategischen Optionen einer Verlegung des Flughafens um 15-20 km nach Norden bzw. eventualiter einer Verlängerung der Ost-/West-Piste unter Führung des Bundes zu überprüfen (Antrag 4).

4. Verzicht auf eine Parallelpiste

4.1 Folgen der „Vororientierung“

Indem als Vororientierung „Ein Ausbau des Pistensystems, wie er im Staatsvertrag erwähnt und in der langfristigen Planung von Frankreich enthalten ist (Objektblatt S. 4) aufgenommen ist, werden die Voraussetzungen dazu geschaffen, selbst im Planungshorizont des SIL, d.h. im Laufe der nächsten 20 Jahre, die von Frankreich favorisierte Parallelpiste zu planen. Zwar behält sich Rz. 3 von S. 4 des Objektblatts „eine Überprüfung, allenfalls Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen“ vor. Damit wird aber auch bereits vorweggenommen, dass die Schweiz eine solche im Bedarfsfall ermöglichen will.

Die Parallelpiste würde ein massives weiteres Wachstum des Flugverkehrs, ja eine ungefähre Verdoppelung desselben, ermöglichen. Ein solches wäre nicht zu vereinbaren mit der in den kantonalen Richtplänen festgelegten Siedlungsentwicklung in der grösseren Flughafenregion und mit dem Interesse der betroffenen Kantone an der Förderung und Verdichtung der Siedlungsstrukturen. Die durch ein Parallelpistensystem ermöglichte Verkehrsmengenausweitung würde auch eine erhebliche Verstärkung der Störwirkung für die Anwohnerinnen und Anwohner in einem weiteren Umfeld um den Flughafen bewirken, ganz unabhängig von der im geltenden Lärmbelastungsmass Lr ausgedrückten Lärmzunahme. Weil es insbesondere vermehrte Abflüge Richtung Süden bzw. vermehrte Landungen Richtung Norden auf zwei Achsen zur Folge hätte, würde eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Regio Basiliensis noch vermehrt mit Lärm überzogen. Die in Art. 3 Abs. 3 RPG geforderten Planungsziele sowie der Schutzauftrag von Art. 74 BV, der gebietet, schädliche und lästige Einwirkungen zu vermeiden, würden missachtet. Wie nämlich schon das Bundesgericht in BGE 126 II 522 feststellte, sind starke Anhaltspunkte dafür vorhanden, dass das heute gesetzlich institutionalisierte Lärmbelastungsmass Lr bzw. Leq das Störempfinden der Betroffenen bei starken Bewegungszunahmen nicht korrekt abbildet.

Aus diesen Gründen ist auf diese Vororientierung zu verzichten (Antrag 2).

Der Verzicht ist auch im Allgemeinen Teil des SIL bereits vorweggenommen, der einen Ausbau der internationalen Bahninfrastruktur mit entsprechender Verlagerung der Passagierströme im Verkehr mit den nahen europäischen Zentren auf die Bahn fordert. Diese immer noch gültige Strategie des Bundes hat für den EAP, welcher gemäss dem konzeptionellen Teil des SIL vor allem für den Europaverkehr konzipiert ist (vgl. Ziff. 2.2 oben), direkte wachstumshemmende Folgen, welche die Vororientierung überflüssig machen.

4.2 Keine Planungssicherheit für die Gemeinden

Als Folge der zweiten Nord-Süd-Piste müssten laut Objektblatt die „Gebiete mit Lärmauswirkung“, also etwa Gebiete mit Bauverboten „entsprechend angepasst werden“. Das bedeutet, dass Allschwil und Schönenbuch kaum weiteres Bauland einzonnen können. Im Gegensatz zum EAP besteht folglich für die Gemeinden keine Planungssicherheit.

Auch aus diesem Grund fordert der sbfb die Streichung der Vororientierung.

4.3 Aufgabe eines Unterpfandes

Zudem ist es verhandlungstaktisch unklug, vor dem Beginn irgendwelcher Verhandlungen mit Frankreich bereits weitgehende Zugeständnisse zu signalisieren. Dies insbesondere deshalb, weil eine Parallelpiste der Bevölkerungsverteilung in der gesamten Flughafenregion Rechnung tragen sollte und folglich so weit nach Norden zu verschieben wäre, dass die Flugzeuge bei Südstarts weit vor der schweizerischen Landesgrenze abdrehen und die Südlandungen in einem neuen, bordcomputergestützten RNAV-Anflugverfahren ebenso gekrümmt der Piste zugeführt werden könnten.

5. Anwendung der besten anwendungsreifen Technologie

In der Festlegung 2 „Rahmenbedingungen zum Betrieb“ verlangt das Objektblatt auf S. 4 die Umsetzung des umweltschutzrechtlichen Vorsorgeprinzips. Exemplifikativ werden die Optimierung der Verkehrs- und Betriebsabläufe, die Ausschöpfung der Möglichkeiten technischer Fortschritte und die Bevorzugung emissionsarmer Luftfahrzeuge bei der Erhebung der Gebühren aufgezählt. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung, den der sbfb anerkennt. Ein konsequenter Ansatz zu einer kontinuierlichen Reduktion der Umweltbelastung bzw. zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Umweltleistung des Flughafens ist dies jedoch noch lange nicht, zumal die Schweizerische Umweltpolitik das Kriterium der wirtschaftlichen Tragbarkeit des Vorsorgeprinzips selten konsequent auslotet und damit die Bevorzugung einer an der besten anwendungsreifen Technologie orientierten Erneuerung zu wenig fördert.

In Anbetracht der vom Flugverkehr ausgehenden übermässigen Lärm- und Luftbelastung sind diese Umweltziele daher zu wenig konsequent umschrieben. So sagt die Umschreibung, dass „die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausgeschöpft werden“ insbesondere nichts dazu, in welchem Zeitraum die entsprechenden Umrüstungen beispielsweise bei der Flugsicherung zu erfolgen haben. Auch schweigt die Festlegung dazu, ob bloss durchschnittliche oder die jeweils beste anwendungsreife Technologie zum Einsatz kommen soll. Der sbfb fordert daher die Ergänzung (*kursiv*) der Festlegung zur vorsorglichen Begrenzung der Umweltbelastung auf S. 4, dass „die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausgeschöpft werden, *sobald sie anwendungsreif sind*“ (Antrag 7).

6. Flugbetriebliche Festlegungen

6.1 Direktstarts: Wiedereinführung des Lärm-S

Die Anzahl Direktstarts nach Süden wird im Objektblatt nicht beschränkt. Diese finden im gleichen Flugkorridor statt wie die Südlandungen, sie belasten folglich dieselben AnwohnerInnen zusätzlich und massiv. Der sbfb fordert ein Verbot der Direktstarts nach Süden und Führung des Südabflugverkehrs allein über die bis 1991 übliche Ausweichkurve nach Südwesten, das sogenannte Lärm-S (Antrag 8).

6.2 Befolgung der Abflugrouten (SID) bei Südstarts

Die SID, welche auf dem satellitengestützten Navigationsstandard „RNP-RNAV 0.3“ basieren, erlauben eine stark flexibilisierte Routenführung. Pro Abflugrichtung können mehrere Routen vorgesehen werden. Immer wieder kommt es vor, dass Flugzeuge den vor der schweizerischen Landesgrenze bei Allschwil vorgesehenen right turn verzögert ausführen, weil die Flugsicherung unterschiedlich schnelle, kurz hintereinander gestartete Flugzeuge aneinander vorbei führen will. Damit ziehen sich lärmige Starts über das am dichtesten besiedelte Gebiet weit in schweizerisches Hoheitsgebiet hinein. Das ist unnötig und könnte mit einer entsprechend stringenten Planung und Einhaltung von SID für solche Fälle vermieden werden.

Das Objektblatt enthält dazu keine Vorgaben, weil es wahrscheinlich im Flugsicherungsbereich jede Einmischung in die französischen Kompetenzen vermeiden will. Andererseits hält das Objektblatt auf S. 6 fest, Festlegungen wirkten als Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung bzw. an die schweizerischen Behörden für ihre Zusammenarbeit mit den französischen und deutschen Behörden in Flughafenangelegenheiten.

Daher fordert der sbfb *als Festlegung fix programmierte SID*, welche es erlauben, schnelle und langsame bzw. schnell und langsam steigende Flugzeuge zu trennen und aneinander vorbeizuführen (Antrag 8). Diese Festlegung bewirkt, dass die schweizerische Vertretung im Verwaltungsrat entsprechend aktiv werden muss.

6.3 Continuous Descent Approach (CDA) und „kanalisiertes Vectoring“

Im Sinne der jeweils besten anwendungsreifen Technologie (vgl. Ziff. 5) sind ein CDA und ein kanalisiertes Vectoring Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung von Gebieten, welche zwischen dem Warteraum und der Zone auf dem Leitstrahl des ILS 33 liegen, wo die Flugzeuge an diesem andocken. Mit dem CDA bauen die Flugzeuge quasi im Segelflug und ohne Schubsetzung Höhe ab. Damit vermeiden sie unnötigen Lärm. Mit einem kanalisiertem Vectoring kann das Überfliegen von Siedlungsgebieten vermieden werden. Beide Massnahmen können eingeführt werden und sind auch im Anflug auf verschiedene Flughäfen bereits Standard. Gerade zu verkehrsarmen Zeiten während den Tagesrandstunden und in den Nachtstunden würden sie zu einer massgeblichen Lärmentlastung führen. Sie sind damit Musterbeispiele für eine bereits heute mögliche Durchsetzung des Vorsorgeprinzips (vgl. Ziff. 5 oben).

Es ist zudem davon auszugehen, dass die in den nächsten Jahren anwendungsreifen Bordcomputer- und Satelliten-gestützten Navigationssysteme verbesserte Möglichkeiten bieten werden, Flugzeuge im Nahbereich der Flughäfen auch bei hohem Verkehrsaufkommen Lärm vermeidend zu führen. Der sbfb fordert, dass diese Möglichkeiten konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie zur Verfügung stehen.

Der sbfb fordert daher eine Aufnahme des Continuous Descent Approach (CDA) und eines „kanalisiertem Vectoring“ in die Festlegungen als Lärmbekämpfungsmöglichkeit im Segment ab Warteraum bis Aufnahme der Eigennavigation auf dem ILS, soweit das Verkehrsaufkommen nach Massgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Flugsicherungstechnologie dies gestattet (Antrag 10).

7. Nachtsperrezeiten insbesondere

7.1 Erkenntnisse der neueren Lärmwirkungsforschung

Die neuere Lärmwirkungsforschung kommt zum Schluss, dass bereits Maximalpegel von 48 dB(A) (Maschke/Hecht/Wolf, Nächtliches Erwachen durch Fluglärm, Beginnen Aufwachreaktionen bei Maximalpegeln von 60 Dezibel(A)?, Bundesgesundheitsblatt 2001, 1001 ff.), von 45 dB(A) (Maschke, Beeinträchtigung des Schlafes durch Lärm – Kriterien für schädliche Umwelteinwirkungen, Forschungsbericht 97–10501213/07, Umweltbundesamt, Berlin 1997) bzw. von 43 dB(A) (Gezondheidsraad, Public health impact of large airports. Health Council of the Netherlands, Report No.1999/14E, The Hague 1999) am Ohr von Schlafenden zu relevanten Aufwachreaktionen führen.

In ihren "Night Noise Guidelines" bestätigt die WHO, dass bereits ein Maximalpegel von 42 dB(A) im Innern Aufwachreaktionen in der Nacht und frühmorgens bewirkt.

Nach heutigem Kenntnisstand wird von Fachkreisen als minimales Schutzziel gefordert, dass regelmässige nächtliche Maximalpegel von 52 dB(A) am Ohr des Schlafers vermieden bzw. unterschritten werden sollten (vgl. Mediationsverfahren "Ausbau Flughafen Frankfurt/Main", Maschke et al., Bundesgesundheitsblatt 2001, Zusammenfassung m.w.H.). Nicht von ungefähr gilt deshalb auch im deutschen Fluglärmschutzgesetz seit dem 1. Januar 2011 das Nachtschutzkriterium von $6 \times \geq 53$ dB(A) im Innern.

Aber auch unterhalb der Aufwachschwelle sind erhebliche Störungen der Schlafstruktur einschliesslich der vegetativen Reaktionen („Arousals“) zu verzeichnen, die zu Leistungsminderung, Schläfrigkeit und Müdigkeit am Tag führen und sich langfristig negativ auf den Gesundheitszustand auswirken (Maschke et al., Bundesgesundheitsblatt 2001, 1008 m.w.H.).

Die Lärmstudie 2000 der ETHZ, welche die Wirkung von 8 und 16 Schallereignissen zwischen 06.00 und 07.00 Uhr untersucht hat, führte zudem zum Ergebnis, dass die Konzentration der Lärmereignisse auf die erste Morgenstunde zu signifikant höheren Aufwachraten führt.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass bei der Beurteilung von Aufwachreaktionen allgemein von einem spaltbreit geöffneten oder gekippten Schlafzimmerfenster auszugehen ist, wie es den durchschnittlichen Schlafgewohnheiten entspricht. Dieser schweizerische Minimal-Standard darf nicht unterschritten werden.

Mit diesen Forschungsergebnissen ist nachgewiesen, dass im Bereich der Südstarts bei Allschwil sowie im ganzen Südanflugbereich bei nächtlichen Überflügen Aufwachreaktionen provoziert werden. Andererseits benötigt der durchschnittliche Mensch 7 – 8 Stunden Schlaf, um sich ausreichend zu erholen. Eine minimale Nachtsperre von gerade 5 Stunden raubt damit den Menschen den Schlaf und die dringend benötigte Erholung.

7.2 Verankerung einer Nachtsperrezeit von wenigstens 7 Stunden

Auf dem Flughafen Zürich sind zum Schutz ähnlich dicht besiedelter Gebiete wie im Süden des EAP Nachtsperrezeiten von 23.00 (bzw. 23.30, Verspätungsabbau) – 06.00 Uhr in Kraft. Der EAP begnügt sich mit der in der Schweiz zum gesetzlichen Minimum erklärten Sperrzeit von 24.00 – 05.00 Uhr. Diese Regelung bewirkt, dass im Falle von Südstarts bzw. Südanflügen sehr dicht besiedeltes schweizerisches Gebiet mit Lärm überzogen wird, welcher Aufwachreaktionen bzw. Einschlafstörungen von An-

wohnenden bewirkt. Das ist mit den Schutzziele von Art. 13 und 15 USG überhaupt nicht vereinbar.

Die Nachtsperrezeit ist damit unter Vorbehalt von Flügen im übergeordneten Interesse (Notlandungen, Rettungs-, Polizeiflüge etc. wie im heutigen Betriebsreglement definiert) auf den von Zürich festgesetzten Standard auszudehnen und diese Festlegung ist ins Objektblatt im Sinne einer Handlungsanweisung für die schweizerische Vertretung im Verwaltungsrat des EAP aufzunehmen (Antrag 11).

Damit wird auch eine demokratisch legitimierte Forderung aus der Regio Basiliensis umgesetzt: Das Baslerbieter Kantonsparlament erteilte der Regierung Baselland zweimal den verbindlichen Auftrag, sich für die Nachtflugsperrzeit von 23.00 bis 06.00 Uhr einzusetzen.

Die erweiterte Nachtsperre ist auch deshalb erforderlich, weil die seit 2003 in Kraft gesetzten lärm- und tageszeit-abhängigen Landetaxen nicht jene Lenkungswirkung entfalten, welche der EAP den Anwohnenden versprochen hat. So nahmen die durchschnittlichen Lärmbelastungen zu keiner Tages- und Nachtzeit ab und die Nachtflüge nahmen seither sogar zu.

8. Bahnanschluss des EAP verursacht mehr Flugbewegungen

Laut Erläuterungen des Objektblattes „steigert der Bahnanschluss die Attraktivität des Flughafens und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenze stossenden Flughäfen Zürich und Genf“. Der Bahnanschluss ist laut Festlegung 5 auf S. 4 des Objektblattes „Voraussetzung für eine sinnvolle Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen“. Abgesehen davon, dass diese Festlegung über diejenige im konzeptionellen Teil des SIL hinausgeht und daher schon deshalb unzulässig ist (vgl. Ziff. 2.2 und 2.3 oben), wird der Bahnanschluss als zusätzlicher Motor für die beabsichtigte massive Kapazitätssteigerung am EAP eingesetzt. Auch die Folgen dieser Politik sind nicht mittels strategischer UVP überprüft worden (Ziff. 1.2 oben). Trotz absehbaren Kapazitätsengpässen im Gesamtsystem „Flughafen Schweiz“ sollen dessen Attraktivität auch für Kurzstreckenflüge in Europa beibehalten werden. Damit wird die aus Nachhaltigkeitsüberlegungen im konzeptionellen Teil des SIL verlangte Verkehrsverlagerung aus der Luft auf Hochgeschwindigkeitszüge torpediert. Der Bahnanschluss des EAP wird folglich den Bahnverkehr konkurrenzieren.

Abgesehen von diesen Widersprüchlichkeiten weckt die Festlegung eines Bahnanschlusses auch für den Fernverkehr weitere Befürchtungen der Anwohnenden bezüglich der künftigen Entwicklung. Beispielsweise könnten ohne erweitertes Nachtflugverbot (Ziff. 7.2 oben) Nachtflüge nach 23.00 Uhr bzw. vor 06.00 Uhr, die seit 2011 in Zürich verboten sind, Aufnahme im zukünftigen Flugplan des EAP finden. Zudem schafft der Bahnanschluss auch die Voraussetzung für die von Frankreich geplante Verlagerung des Flugverkehrs vom defizitären Flughafen Strasbourg nach Basel. Das bedeutet über eine halbe bis eine Million mehr Passagiere und entsprechend mehr Flüge.

Aus allen diesen Gründen lehnt der sbfb den Bahnanschluss ab, weil er zu einer massiv erhöhten Umweltbelastung führt (Antrag 12. Für Fluggäste aus der Schweiz genügt die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und EAP im 7½-Minutentakt vollständig, sie ist mit einem Bahnanschluss kaum verbesserungsfähig und der Bustakt könnte bei Bedarf problemlos angepasst werden.

9. Schallschutzmassnahmen im Südanflug

9.1 Bundesgerichtliche Vorgaben für Massnahmen zum passiven Schallschutz

Im Urteil BGE 137 II 58 E. 7 zum vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich nahm das Bundesgericht eine relativ offene Zielumschreibung hinsichtlich weitergehender Schallschutzmassnahmen gegen Immissionen von Südanflügen vor. Auf die Problematik der frühmorgendlichen Aufwachreaktionen ging es mit folgenden Bemerkungen ein:

«Schon jetzt besteht in allen Gebieten, in denen bereits heute die Immissionsgrenzwerte ... überschritten werden, ein Anspruch der Betroffenen auf passive Schallschutzmassnahmen. Dabei kann nicht nur der Einbau von Schallschutzfenstern verlangt werden, sondern u.U. auch die Schallisolierung von Dächern und Mauern. ...

Die Anwohner werden durch den geltenden 16-Stunden-Leq ungenügend vor Aufwachreaktionen geschützt ... Es erscheint unzumutbar, Personen, die bereits seit sieben Jahren zwischen 06.00 und 07.00 Uhr morgens (auch an Wochenenden) durch Fluglärm geweckt werden, auf das definitive Betriebsreglement zu vertrösten

Die Bevölkerung darf nicht auf längere Dauer übermässigem und schädlichem Lärm ausgesetzt werden, ohne in den Genuss von Schallschutzmassnahmen zu gelangen Es erscheint daher geboten, den Anwohnern im Süden des Flughafens, die vom morgendlichen Anflugverkehr geweckt werden, noch unter der Geltung des vBR einen Anspruch auf passiven Lärmschutz einzuräumen ...».

Den Perimeter, in dem entsprechende Massnahmen zu treffen sind, legte das Bundesgericht nicht selbst fest, sondern zählte verschiedene Vorgehensweisen auf, die es als umweltrechtskonform betrachtete, namentlich die Anknüpfung an einen Ein-Stunden-Leq für die erste Morgenstunde oder die Definition eines Maximalpegels. Es bestehe aber auch «die Möglichkeit, den gebotenen passiven Schallschutz wirkungsbezogen zu definieren, anhand des Schutzziels, Aufwachreaktionen am frühen Morgen zu verhindern».

Wie weit das Bundesgericht die geforderten Schallschutzmassnahmen verstanden haben wollte, erschliesst sich aus dem Urteil 136 II 263 E. 8.4 zum Ostanflug, welches es nur wenige Monate zuvor gefällt hatte:

«Sofern dicht besiedelte Wohngebiete vor Fluglärm nicht verschont werden können, müssen die betroffenen Anwohner zumindest durch bauliche Massnahmen von schädlichem Lärm abgeschirmt werden. ... In besonders gelagerten Konstellationen (z.B. frühmorgendliche Anflugwellen, welche die Anwohner in ihrem Schlaf beeinträchtigen) werden die zuständigen Behörden prüfen müssen, ob es hinsichtlich bestehender Bauten auf stark belasteten Grundstücken aufgrund einer einzelfallbezogenen Betrachtung zudem geboten ist, passive Schallschutzmassnahmen anzuordnen, obwohl der Mittelungspegel für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) gemäss Anh. 5 LSV eingehalten wird».

Zusammenfassend lässt sich aufgrund dieser Urteile festhalten, dass sowohl der Perimeter als auch die Massnahmen des Schutzkonzepts am Ziel ausgerichtet sein müssen, fluglärmbedingte *Aufwachreaktionen zur Nachtzeit zu vermeiden*. Dabei kommen nicht nur Schallschutzfenster, sondern auch die Schallisolierung von Dächern und Mauern oder andere geeignete Massnahmen in Frage (Antrag 13).

9.2 Passive Schallschutzmassnahmen installieren

Die gesetzliche Grundlage für eine solche Begrenzung der Emissionen an der Gebäudehülle kann aus Art. 12 USG abgeleitet werden. Wir fordern, dass sie als zusätzliche, einzelfallbezogene Massnahme zum Schutze der Anwohnenden im Südanflugkorridor ins Objektblatt aufgenommen wird. Demgemäss ist die Flughafenhalterin zu verpflichten, auf eigene Kosten passive Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster und -lüfter) in den zum Wohnen bestimmten Räumen im Südanflugkorridor zu installieren bzw. den Eigentümern, welche solche Massnahmen bereits auf eigene Kosten getroffen haben, eine Kostenrückerstattung zu leisten (Antrag 13).

10. Neue Risikoanalyse

Vor Einführung der Südlandungen über das ILS 33 hielten die zuständigen Experten fest, dass das Risiko für die AnwohnerInnen nur dann nicht erhöht ist, wenn nicht mehr Südlandungen erfolgen würden als vor dem Beschluss zur Einführung des ILS 33. Doch heute ist ihre Anzahl wesentlich höher.

Ein Hauptgrund für diese Zunahme ist der in der Vereinbarung zwischen Frankreich und der Schweiz festgeschriebene Entscheid, schon bei Rückenwindkomponenten ab 5 Knoten die Landerichtung umzukehren. Bei den früher praktizierten Landungen auf Sicht erfolgte die Umkehr erst bei 10 Knoten Rückenwind. Wegen der markanten Zunahme der Südlandungen fordert der sbfb eine neue Risikoanalyse (Antrag 14), welche mit der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung verbunden werden kann (Ziff. 1.2 oben).

Abschliessend stelle ich für den sbfb folgende **Anträge**:

1. Auf die stillschweigende Aufhebung der im Konzeptteil des SIL enthaltenen Einschränkung der Drehscheibenfunktion des Flughafens Basel-Mulhouse „auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr“ sei zu verzichten.
2. Zudem sei die nachfrageorientierte Entwicklung an die Bedingung zu knüpfen, dass sie mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang stehen muss.
3. Die Nachhaltigkeitsabwägungen seien zu revidieren und es sei der Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung durch störende Überflüge während der Ruhe- und insbesondere Nachtzeit Rechnung zu tragen.
4. Vor Festlegung des SIL seien die strategischen Optionen einer Verlegung des Flughafens um 15-20 km nach Norden bzw. eventualiter einer Verlängerung der Ost-/West-Piste unter Führung des Bundes zu überprüfen.
5. Das Objektblatt sei an das BAZL zurückzuweisen mit der Auflage, eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung nach ESPOO-Konvention nachzuholen.
6. Auf die Vororientierung zum Ausbau des Pistensystems sei zu verzichten.
7. Die Festlegung zur Reduktion der Umweltbelastung auf S. 4 ist wie folgt zu ergänzen (*kursiv*): „Die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, sollen konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind“.

8. Anstelle der Direktstarts nach Süden sei das sogenannte Lärm-S (right turn nach Südwesten) im Objektblatt festzulegen.
9. Als Festlegung seien zudem fix programmierte SID zu fordern, welche es erlauben, schnelle und langsame bzw. schnell und langsam steigende Flugzeuge zu trennen und aneinander vorbeizuführen.
10. Der Continuous Descent Approach (CDA) und ein „kanalisiertes Vectoring“ seien als Festlegung im Sinne der Lärmbekämpfung im Segment ab Warte- raum bis Aufnahme der Eigennavigation auf dem ILS ins Objektblatt aufzu- nehmen.
11. Eine Nachtsperrezeit von 23.00 (bzw. 23.30, Verspätungsabbau) – 06.00 Uhr sei unter Vorbehalt von Flügen im übergeordneten Interesse (Notlandungen, Rettungs-, Polizeiflüge etc.) als Festlegung ins Objektblatt aufzunehmen.
12. Auf die Festlegung eines Bahnanschlusses, insbesondere auch auf eine sol- che für Fernverkehrszüge, sei zu verzichten.
13. Die Flughafenhalterin sei zu verpflichten, auf eigene Kosten oder auf Kosten des Bundes passive Schallschutzmassnahmen (Schallschutzfenster und -lüfter) in den zum Wohnen bestimmten Räumen im Südanflugkorridor zu in- stallieren bzw. den Eigentümern, welche solche Massnahmen bereits auf ei- gene Kosten getroffen haben, eine Kostenrückerstattung zu leisten.
14. Für das ILS 33 sei eine neue Risikoanalyse vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Peter Ettler

Beilage: Vollmacht

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	1
1.1	<i>Nahezu unbegrenzte Wachstumsmöglichkeit des EAP</i>	2
1.2	<i>Umweltverträglichkeit prüfen</i>	2
1.3	<i>Die Schweiz gibt das einzige Steuerungsinstrument für den EAP aus der Hand</i>	2
2.	Nachhaltigkeit und Landesflughafen mit Drehkreuzfunktion	3
2.1	<i>Zum Begriff der Nachhaltigkeit</i>	3
2.2	<i>Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt, Teil Konzeptionelle Ziele und Vorgaben</i>	4
2.3	<i>Umgang des Objektblattes mit diesen Vorgaben und insbesondere mit der Verkehrsteilung unter den Landesflughäfen</i>	4
3.	Umgang mit strategischen Optionen	5
3.1	<i>Flugplatzverlegung nach Norden</i>	5
3.2	<i>Ost-West-Piste verlängern</i>	6
3.3	<i>Überprüfung der Optionen vor Festsetzung des Objektblattes</i>	6
4.	Verzicht auf eine Parallelpiste	6
4.1	<i>Folgen der „Vororientierung“</i>	6
4.2	<i>Keine Planungssicherheit für die Gemeinden</i>	7
4.3	<i>Aufgabe eines Unterpfandes</i>	8
5.	Anwendung der besten anwendungsreifen Technologie	8
6.	Flugbetriebliche Festlegungen	9
6.1	<i>Direktstarts: Wiedereinführung des Lärm-S</i>	9
6.2	<i>Befolgung der Abflugrouten (SID) bei Südstarts</i>	9
6.3	<i>Continuous Descent Approach (CDA) und „kanalisiertes Vectoring“</i>	10
7.	Nachtsperrzeiten insbesondere	10
7.1	<i>Erkenntnisse der neueren Lärmwirkungsforschung</i>	10
7.2	<i>Verankerung einer Nachtsperrzeit von wenigstens 7 Stunden</i>	11
8.	Bahnanschluss des EAP verursacht mehr Flugbewegungen	12
9.	Schallschutzmassnahmen im Südanflug	13
9.1	<i>Bundesgerichtliche Vorgaben für Massnahmen zum passiven Schallschutz</i>	13
9.2	<i>Passive Schallschutzmassnahmen installieren</i>	14
10.	Neue Risikoanalyse	15

